



PRISE EN MAIN

L'unique modèle de la série 8 reprend le design agressif des séries 7 et 9. Sur le toit, on aperçoit la nouvelle antenne combinée pour le guidage.

Deutz-Fahr série 8 : de nombreux talents cachés

Seul modèle de la série, le 8280 TTV fait le lien entre les 7 et les 9, dont il reprend l'essentiel des caractéristiques, y compris la cabine de taille relativement modeste. Le constructeur allemand multiplie les possibilités sur le terminal.

De loin, rien ne le différencie de ses frères des séries 7 et 9. Le 8280 TTV est le seul représentant de la nouvelle série 8 de Deutz-Fahr. En cette première journée pluvieuse de l'automne, nous avons l'occasion de le prendre en main attelé à un déchaumeur à dents Kverneland.

Toujours la cabine MaxiVision 2

Les fans de la marque, qui s'attendaient à l'arrivée d'une nouvelle cabine depuis la présentation d'un prototype à Agri-technica, seront déçus : c'est bien la fidèle MaxiVision 2 qui équipe de 8280. C'est donc à bord d'une cabine relativement petite par rapport à la concurrence que nous prenons place. Là, pas de quoi être dépayés, l'aménagement et l'ergonomie sont sensiblement les mêmes

que sur la série 9. Deutz-Fahr utilise toujours les habituels codes couleurs qui permettent à un chauffeur n'ayant jamais conduit un tracteur de la marque de se repérer rapidement : orange pour le moteur et la transmission, bleu pour l'hydraulique, vert pour le relevage et jaune pour la prise de force. On note toutefois une différence importante : le moniteur placé dans le montant droit de la cabine a disparu. Deutz-Fahr considère, en effet, que les informations sont redondantes avec celles du terminal principal et du tableau de bord, le 8280 étant obligatoirement livré avec le grand ordinateur de bord. Cette nouvelle configuration libère de l'espace pour installer l'écran de contrôle d'un outil. Les plus aguerris remarqueront aussi l'apparition d'un nouveau potentiomètre pour la sélection des

trois régimes de prise de force. Ce bouton intègre désormais une position neutre, ce qui facilite le branchement de la prise de force.

Une transmission maison

Il est temps de commencer le déchaumage. Dans ces conditions très collantes, les 287 ch du moteur Deutz de 6,1 l bi-turbo sont largement sollicités. Une différence majeure avec les séries 7 et 9 se cache au cœur du tracteur puisque Deutz-Fahr monte désormais une transmission maison à la place de l'habituelle ZF. Cette nouvelle solution embarque moins de pièces en mouvement et propose des réservoirs d'huile séparés entre la transmission et l'hydraulique de travail.

Au volant, on ne sent aucune différence dans la conduite. Cette dernière s'effec-



L'ergonomie de la cabine est identique à celle des modèles de la gamme. On retrouve le code couleur.



L'écran WorkMonitor, qui reprend des informations du terminal iMonitor, a été supprimé. Le iMonitor étant proposé en standard, il n'a plus de raison d'être.



Le terminal intègre toutes les fonctions Isobus. Il est possible d'afficher l'écran de pilotage de l'outil (ici en haut à gauche) et d'affecter des commandes sur le joystick.



Le sélecteur de régime de prise de force comprend une position neutre, qui va simplifier les efforts lors du branchement du cardan.



Avec la fonction Xtend, il est possible de piloter l'outil Isobus depuis un iPad connecté en WiFi à l'iMonitor. Ici, le test de calibrage d'un semoir.

tué uniquement à la pédale, ce qui est dommage car le joystick est très confortable et on rêverait de piloter la boîte avec. Ce levier ne sert donc qu'à fixer la vitesse cible qui est ensuite atteinte avec la course maximale de la pédale. Pour soulager son pied droit, il est possible de mémoriser deux vitesses de travail et de les activer avec deux boutons placés sur le joystick.

Côté régime moteur, la valeur minimale est réglable avec l'accélérateur à main et la valeur maximale s'ajuste avec la molette Eco/Power, qui est en fait le superviseur de sous-régime. Une position Auto au milieu de la course du potentiomètre permet de s'affranchir du réglage de ce paramètre essentiel pour le rendement de la transmission et la consommation de carburant. Sur le terminal, le chauffeur est informé en permanence de la plage de régime sur laquelle le tracteur va évoluer. En traction, nous remarquons l'apparition d'un bruit de transmission qui ne nous avait pas marqués sur les séries 7 et 9. Est-ce lié à la

meilleure isolation du moteur ou à la nouvelle boîte ? Difficile de le dire. Une fois la séquence de bout de champ programmée et le guidage engagé, il est temps de se lancer à la découverte des nouvelles possibilités de l'écran.

Nombreuses possibilités

L'innovation majeure à l'intérieur du terminal iMonitor de 12 pouces est l'arrivée de l'Isobus de Classe 3. Concrètement, en plus de toutes les fonctions Isobus telles que le contrôle de l'outil depuis le terminal du tracteur, la gestion des coupures de sections et la modulation, le iMonitor intègre la fonction TIM. Avec ce dispositif, c'est l'outil qui pilote certaines fonctions du tracteur. Dans le cadre de notre prise en main, nous avons testé cette fonction avec une presse à balles rondes. Le résultat est impressionnant : dès que la presse s'apprête à lancer le liage, elle commande l'arrêt du tracteur puis redémarre l'avancement lorsque la balle est éjectée. Au volant, il n'y a plus rien à

faire. Il suffit juste de tourner le volant pour assurer le remplissage uniforme de la chambre.

Toujours dans le terminal, on note l'arrivée d'une nouvelle solution de guidage à la faveur du changement d'antenne. Le 8280 TTV est en mesure de travailler avec toutes les constellations disponibles, depuis le GPS jusqu'à Galiléo ou le chinois Beidou. Enfin, Deutz-Fahr intègre le demi-tour totalement automatisé, combinant autoguidage et séquence de bout de champ. Pour exploiter toutes ces possibilités cachées, il faudra prendre le temps de se former, sous peine de passer à côté d'une solution utile et pertinente proposée en standard. CORINNE LE GALL

FICHE TECHNIQUE

- Puissance maxi : 287 ch.
- Distributeurs : 5 à l'arrière, 2 à l'avant.
- Capacité de relevage arrière : 11 100 t.
- PTAC : 16 000 kg.
- Charge utile : 5,8 à 6 t.